



FOT. MAREK HOGINSKI (x 10)

dzenia biznesu trudno myśleć o inwestycjach – podkreślał Józef Klim, kierownik utrzymania zaplecza technicznego DB Cargo. System kolejowy jest jak system naczyń połączonych. Mało sprzyjające warunki prowadzenia biznesu powodują, że przewoźnicy towarowi nie myślą, jak się rozwijać, a jedynie jak przetrwać. – Jazda na głodowych marżach nie pozwala na budowanie potencjału ani przewoźników, ani producentów taboru – zaznaczał Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej. – Powinniśmy też zastanowić się nad krajową specjalizacją w kontekście budowy taboru, tj. czy chcemy być słabo rozwiniętym krajem produkującym wagony i mniej skomplikowane pojazdy trakcyjne i lokomotywy czy też nasze aspiracje sięgają wyżej i powinniśmy budować pociągi KDP, jak robią to gospodarki państw wysoko rozwiniętych – mówił. Reprezentant producentów Krzysztof Celiński, dyrektor

## Dotacje unijne dla przewozów pasażerskich w latach 2007-2014 zaowocowały pojawieniem się na polskich torach ok. 250 całkowicie nowych pojazdów. Dodatkowo blisko 300 EZT-ów zostało zmodernizowanych. W obecnych planach samorządowych można doliczyć się kolejnych 300 zespołów trakcyjnych.

branży Mobility w Siemens, pesymistycznie stwierdził, że nie widzi szans na skokową zmianę na rynku taborowym. – Przewoźnicy towarowi wymagają przebiegów z wysoką marżą. Spójrzmy na spółki wożące np. produkty petrochemiczne. One inwestują w nowoczesne pojazdy. Faktem jest też, że przeskoką jest fatalny stan infrastruktury, który nie pozwala się rozwinąć. To powoli się zmienia, jednak nadchodzący boom modernizacyjny sprawi, że pociągi zamiast jeździć, ponownie będą stały. Tym

samym operatorzy kolejowi nigdy nie osiągną zysku na tyle, aby inwestować w nowy tabor – skonstatował Krzysztof Celiński.

### Niepewność otoczenia rynkowego

Maciej Gładyga, dyrektor biura Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, wskazywał, że obecny system – nie tylko unijny, ale i krajowy – nie wspiera wymiany taboru towarowego. – Nie ma finansowania ze środków UE. Istnieje co prawda Narodowy Fundusz

Rozwoju, ale jego aktywność kierowana do transportu kolejowego jest praktycznie zerowa. Co ciekawe, system Viatoll premiuje wymianę taboru przewoźników samochodowych. Dyrektywy UE dotyczące standardów emisji spalin wymuszają na nich unowocześnianie pojazdów co ok. 6 lat – w mniej więcej takich odstępach czasu wprowadzane są nowe normy, od których GDDKiA uzależnia poziom opłat za korzystania z płatnych dróg. Tymczasem nasz system w żaden sposób nie premiuje wymiany taboru